

MODELL PANORAMA



MODELL PANORAMA

Das Modellbaumagazin 2025/2

Diorama
Junkers G 31 go



Diorama
Das Duell



www.ipms.at • www.facebook.com/groups/ipmsat

€ 7,50



Auto Union gegen Mercedes-Benz

AVUS 1937



AVUS 1937 Silberpfeile unter sich . . .

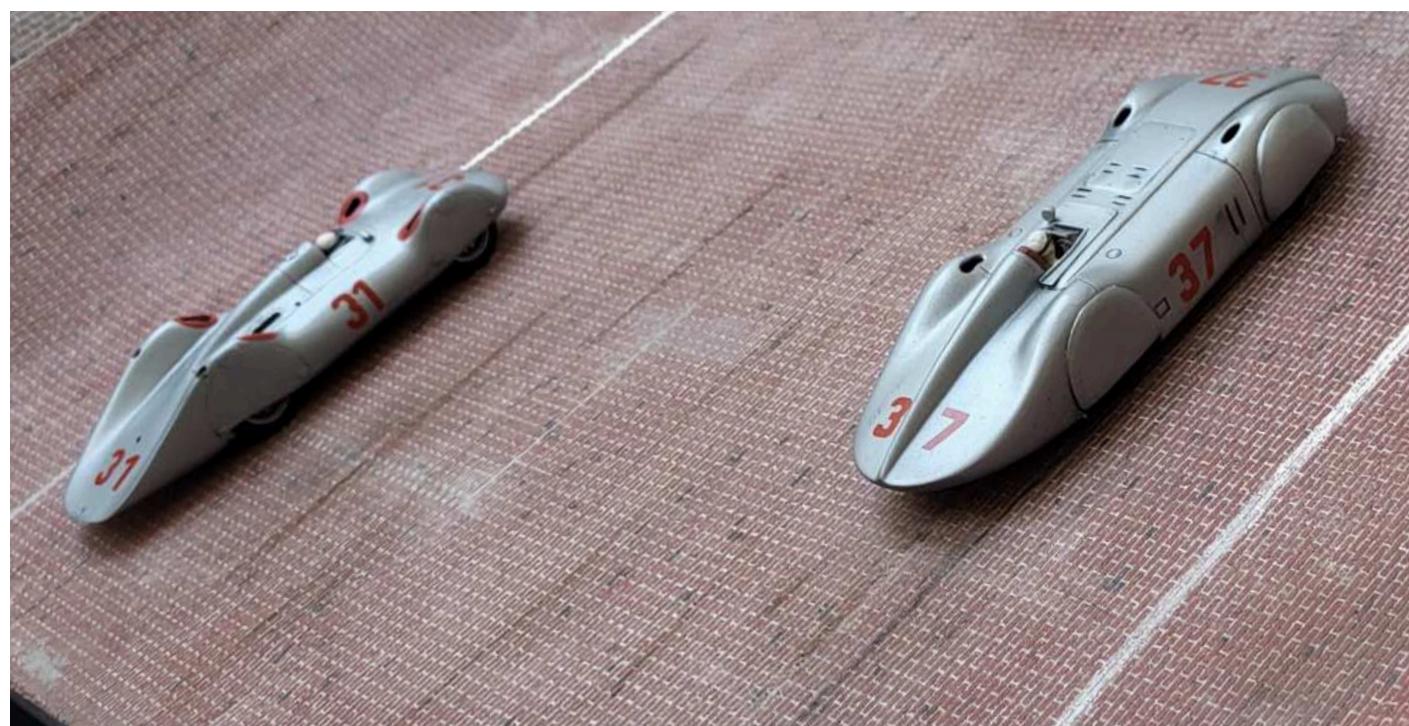
Das sehr bekannte Foto der beiden Silberpfeile von Auto Union und Mercedes-Benz auf der Nordkurve beim AVUS-Rennen 1937 hat mich immer schon fasziniert. Diese Kurve war mit 43,6° Überhöhung wesentlich steiler als beispielsweise Daytona mit 31° oder Indianapolis mit 11°.

Vor vielen Jahren konnte ich im alten Mercedes-Benz-Museum den letzten originalen Wagen von damals bewundern. Letztlich waren aber ein Besuch im neuen Mercedes-Benz-Museum und die Bücher „Silver Arrows in Camera“ mit hervorragenden Originalfotos und „When Motor Racing was Bloody Dangerous: Ein Bildband nie gemachter Rennsportfotos“ mit 3D-generierten Bildern, ausschlaggebend für den Bau dieses Dioramas. Die genannten Bücher waren nicht die einzigen Unterlagen, die ich verwendet habe; eine Zusammenstellung der verwendeten Ressourcen und der Literatur findet sich im historischen Teil. Wie bei meinen Dioramenideen üblich, gab es natürlich wieder mal keine brauchbaren Modelle. Die angedachten und relativ guten Slot Cars von

Carrera in 1:32 sind nur mehr antiquarisch zu bekommen (um Preise jenseits der 100,- EUR) und die 1:24er-Modelle vom gleichen Hersteller sind oder waren hinsichtlich ihrer Maße und Proportionen völlig daneben. Ansonsten gab es nur Diecast-Fertigmodelle – viel zu teuer und eher spielzeugmäßig in ihrer Ausführung.

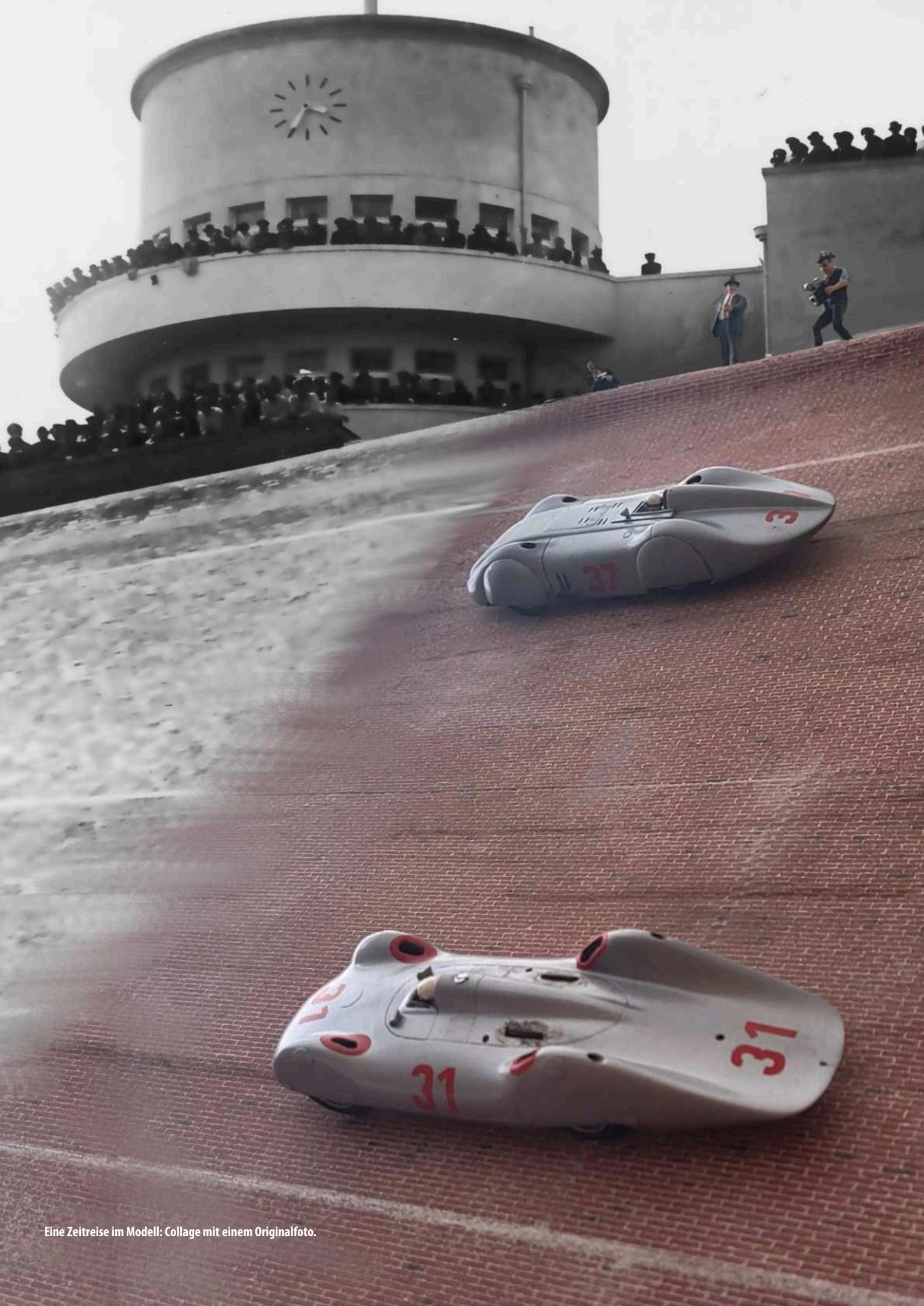
Also dümpelte das Projekt eine lange Zeit vor sich hin, bis ich beim Surfen im Internet auf Touchwood Models, ehemals GB Models, aus England stieß. Spezialisiert auf diverse Rekordfahrzeuge zu Lande, zu Wasser oder in der Luft, fanden sich hier auch die beiden Renner in diversen Ausführungen. Es handelt sich dabei um Multimediakits aus absolut glattem Resinguß, sehr fein detailliert, und so gut wie ohne Luftblasen. Mit ein wenig Nacharbeit

lassen sich auch Fahrerfiguren einpassen. Erwähnenswert sind auch die gedrehten Bremstrommeln aus Aluminium und die, auf den ersten Blick etwas rudimentär wirkenden, vormontierten Messingfelgen mit geätzten Speicheneinsätzen und profillosen Reifen – eigentlich nichts anderes als O-Ringe. Diese entsprechen aber recht genau dem Vorbild, hatte man damals doch beinahe profillose Reifen mit extrem hohem Reifendruck verwendet. Nacharbeit fällt eigentlich nur bei den Öffnungen in den Kotflügeln an: diese haben alle Fischhaut, und beim Auto Union-Wagen sind sie außerdem zu groß. Am Mercedes fallen die viel zu großen und prominenten Nieten auf; diese sollte man unbedingt verschleifen. Am Original waren das versenkten Schrauben, die man auf Fotos fast nicht erkennt.



Modell, Text & Fotos:
Harry Brunner





Eine Zeitreise im Modell: Collage mit einem Originalfoto.

Da ich die Wagen im Rennen, angelehnt an das oben erwähnte Foto, darstellen wollte, wurden als erstes die Cockpits bzw. Sitze umgearbeitet, um die Fahrerfiguren (Resinguss mit Zinnköpfen der Fa. Denizen) zu installieren. Dazu mussten erstmal beide Karosserien im Cockpitbereich ausgeschliffen werden, um Platz zu schaffen. Beim Auto Union-Wagen reichte es danach aus, die Instrumententafel einfach um 1,5 mm nach vorne zu versetzen. Nachdem diese auf der Bodenplatte montiert wird, ist auch das Anpassen der Figur recht einfach: Wenn man die Beine entsprechend gekürzt hat, müssen nur noch

die Arme stärker angewinkelt werden, da man damals sehr nahe am Lenkrad saß. Beim Mercedes verursachte das ein wenig mehr Aufwand: erst habe ich die etwas zu breite Nackenstütze zurückgeschliffen, die Polsterung derselben vom Sitz abgetrennt und direkt aufgeklebt. Den Sitz selbst habe ich von der Grundplatte abgesägt, da der Formenbauer diesen erstens zu hoch und zweitens zu weit vorne angebracht hat. Für den Armaturenträger habe ich eine kleine Hilfskonstruktion angefertigt, um die Figur einzupassen zu können: Laut Bauplan soll man das Armaturenbrett in die Karosserie kleben; da der Sitz aber auf der Bodenplatte

befestigt wird, ist ein Einpassen einer Figur so schier unmöglich. Mit Plastikstreifen habe ich einen L-förmigen Träger aufgebaut, das hat sehr gut geklappt. Nachdem die Figuren eingepasst waren, wurde der Cockpitbereich mit Aluminium Dunkel von Alclad lackiert. Die Sitze wurden mit Farben von Coat D'Arms bemalt und ein wenig getönt, dazu noch aus dem Fundus einige Armaturen Decals zusammengesucht und angebracht, die Figuren eingeklebt, und danach die Karosserien versuchsweise aufgesetzt ... und festgestellt: wieder Mal viel zu viel Arbeit in Sachen gesteckt, die niemand mehr sieht! An der Karosserie des



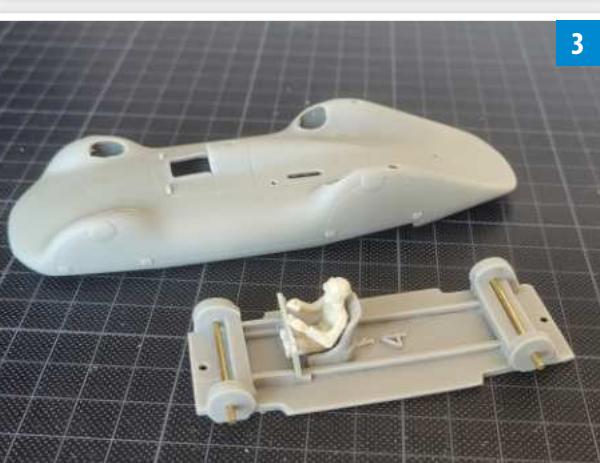
1

Der Auto Union Typ C „Stromlinie“, ein Multimedia-Kit von Touchwood Models ...



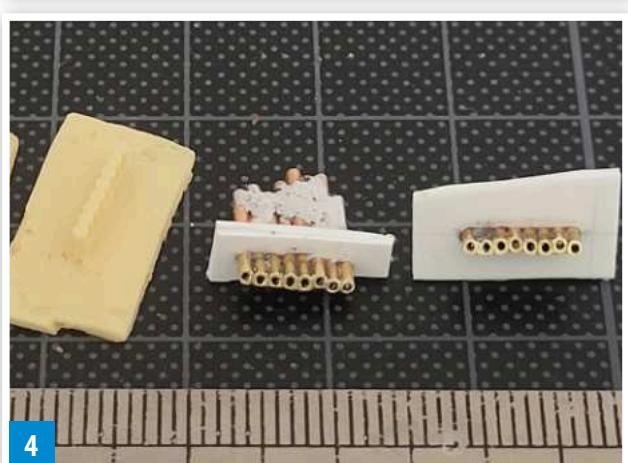
2

... und das Pendant von Mercedes Benz, der W25 „Stromlinie“.



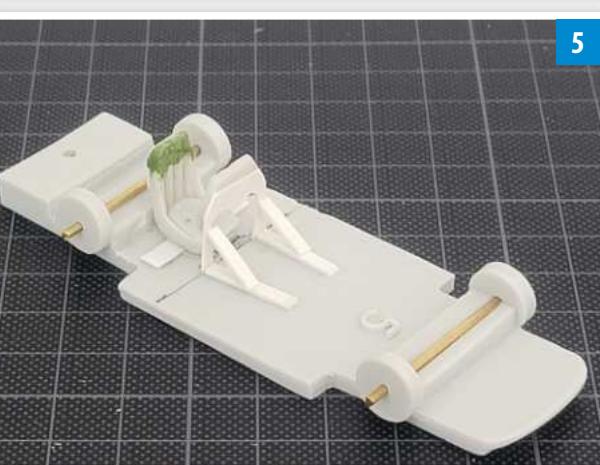
3

Die viel zu großen Sichtöffnungen in den Kotflügeln und die korrigierte Position des Armaturenbretts beim Auto Union.



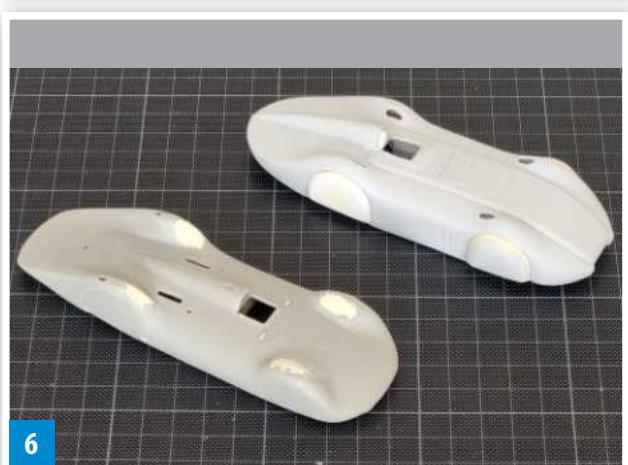
4

Die Auspuffcluster für den AU 16-Zylinder wurden durch Messingröhren ersetzt. Beim MB genügte ein kurzes Stück für den Reihen-Achtzylinder.



5

Beim Mercedes musste eine Hilfskonstruktion für den Armaturenträger angefertigt werden.



6

Die zugeschalteten Löcher beim Auto Union. Für den Mercedes wurden noch die hinteren Radabdeckungen gebaut und dann eine Schleiforgie gestartet.

Auto Union-Wagens wurden die zu großen Öffnungen in den Kotflügeln mit Plastikplättchen und Mr. White Putty verkleinert ... vergebliche Liebesmüh, wie sich noch herausstellen sollte! Die beiliegenden Auspuffcluster habe ich mit 1 mm Messingröhren und einem Stück Plastik neu aufgebaut. Das sieht um Welten besser aus als die Originalteile aus Resin! Ein etwas dickeres Messingröhren kam auch für den einzelnen Auspuff beim Mercedes zum Einsatz. Ich entschied mich schon beim Kauf für den Wagen Nr. 37 des Gesamtsiegers Hermann Lang, der das Rennen eigentlich ganz ohne Radab-

deckungen fuhr. Aber nachdem in den diversen Trainingsläufen viel herumprobiert wurde – mal ganz ohne, mal nur vorne oder hinten, mal vollverkleidet – habe ich beschlossen, die vollverkleidete Variante zu realisieren. Die Radabdeckungen für die Vorderräder wurden zwar mitgeliefert, allerdings haben diese eine sehr ausgeprägte Kante und sind sehr flach. Ich klebte die Teile also auf eine Plastikplatte und versuchte, die Teile etwas rundlicher zu feilen und schleifen. Die Abdeckungen der Hinterräder sind Eigenbau aus zwei übereinander geklebten Plastikstreifen, und nach einer kleinen Mr. White Putty

Spachtel- und Schleiforgie kam das Ganze meiner Vorstellung schon etwas näher. Wie erwartet, schaut der Wagen damit noch brutaler und monströser aus – vor allem im Vergleich zum UFO-mäßigen Auto Union-Wagen.

Nachdem die Karosserien soweit fertig waren, ging es ans Lackieren. Dazu verwendete ich „Alcoa“ von Gravity Colors auf einer schwarzen Acryl-Glanzgrundierung von Green Stuff World. Das erzeugte ganz unerwartete Effekte: auf der (meiner Meinung perfekten) Oberfläche tauchten plötzlich jede Menge feine und feinste Kratzer auf, teilweise gingen die



7

Die Cockpits wurden mit Alclad Aluminium Dunkel lackiert, die Figuren eingesetzt und mit Decals aus der Grabbelbox ergänzt, ...



9

Das Entlackungsdesaster: völlig zerstörte Karosserien, lediglich die Radabdeckungen des Mercedes Benz wurden weiterverwendet.



11

Die diversen Öffnungen waren relativ rasch und einfach gemacht.



8

... und wenn die Karosserien dann aufgesetzt sind, ist davon nichts mehr zu sehen.



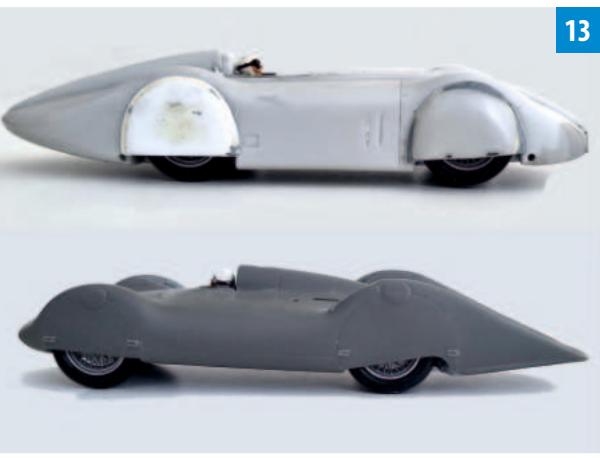
10

Alles zurück auf Anfang: der Auto Union gänzlich ohne Öffnungen und beim Mercedes Benz eine deutlich verzogene Cockpitabdeckung.



12

Auch die Cockpitabdeckung beim Benz war keine große Hexerei: ein Stückchen Plastikmaterial und ein dünnes Evergreenprofil, und fertig war die Abdeckung!



13

Ist der W25 noch recht brachial und konventionell ausgelegt, so erscheint der, damals sehr futuristische, Auto Union wie ein UFO.



14

Endlich klappt die Lackiererei. Gravity Color hat den Farbton perfekt getroffen!

Klebestellen auf, und der Klassiker: die Spachtelmasse begann einzusinken. Also ab ins Bad aus Isopropanol (-Alkohol) bzw. Spiritus; das hatte bisher immer noch funktioniert – egal auf welchem Material. Diesmal nicht. Die Karosserien wurden praktisch vernichtet! Das Resin wurde weich wie Kaugummi und beim neuerlichen Erhärten zerrissen die Teile regelrecht – beinahe wie Papier. Der Hersteller konnte sich das auch nicht erklären, bot mir aber Ersatz an in Form eines verbilligten, kompletten Kits für den Mercedes und einer kostenlosen Karosserie für den Auto Union-Wagen in der Rekordwagen-Variante, also ohne die Öffnungen über den Rädern. Das

war mir ganz recht; die Öffnungen über den Rädern waren, wie schon erwähnt, ohnehin viel zu groß und konnten recht einfach realisiert werden. Bei der Mercedes-Karosserie fiel mir auf, dass die Cockpitabdeckung ziemlich verzogen war, also erneuerte ich die auch noch; der Alufolienbehälter eines Tiefkühl-Fertigerichts lieferte das nötige Material dafür. Nach ein paar Anpassungsarbeiten an den bereits fertigen Bodengruppen, den Auspuffanlagen und dem Lackieren der neuen Bodies waren noch die Decals ein Thema. Diese sind hauchdünn, und bestehen aus einzelnen Zahlen, was das Aufbringen nicht ganz einfach macht. Die

Decals für die roten Umrandungen der Öffnungen beim Auto Union-Wagen sind ja für die zu großen Löcher gedacht. Also habe ich deren Umrandungen mit einem passenden Farbton aus meinem Fundus breiter nachlackiert, den korrekten Öffnungen entsprechend. Weggelassen habe ich auch die NS-Zeichen. Die Auto Union fuhr ohnehin ohne diese Markierungen und ich konnte mich nicht dazu überwinden, die schönen Mercedes-Karosserien mit diesen, noch dazu in falschen Farben gedruckten, Zeichen zu verschandeln. Auch die blaue Umrandung der Kühlöffnung wanderte in den Recyclingbehälter, die ließ sich, trotz heftigem Einsatz von Weichmacher, partout

15

Was hier noch aussieht wie Frankenstein's Werkstatt ...



16

... wird nach und nach zur Fotografenmeute und zu den Rennleitern Alfred Neubauer (die etwas beleibtere Figur) ...



17

... und Ferdinand Porsche. Letzterer war auch der geniale Konstrukteur des Auto Union.



18

Die Figuren an ihrem nicht ungefährlichen Platz auf der Mauerbrüstung.



nicht korrekt anbringen. Blieben nur mehr die kleinen Windschutzscheiben: diese liegen als Tiefziehteile bei, haben im Gegensatz zu den Originalen aber leider sehr weiche Kanten. Also auch diese selbst angefertigt. Gut wenn man diverse Klarsichtverpackungen aufhebt; aufgrund der einfachen Form war das schnell erledigt und mit verdünntem Weißleim an Ort und Stelle fixiert.

Durch den kleinen Maßstab fiel schon früh die Entscheidung, ein ganzes Segment dieser Kurve darzustellen. Diese Kurve wurde nicht umsonst „Mordkurve“ oder „Wall of Death“ genannt. Abgesehen davon, dass man die Fahrbahn mit Ziegeln, die schmalen Seite nach oben, gepflastert hat und somit eine sehr unebene Fahrbahn schuf, war der Fahrbahnquerschnitt gerade, also eigentlich eine schiefe Ebene, anders als zum Beispiel in Daytona, Monza, oder beim zeitgenössischen Autodrome de Linas-Montlhéry, wo der Fahrbahnquerschnitt eine Parabelform hatte, oder anders gesagt, in sich gekrümmmt war. Somit war die Kurve eigentlich kontraproduktiv, was hohe Geschwindigkeiten betraf: Es war sehr leicht möglich, einen Abflug zu provozieren – vor allem bei Nässe. Dazu kam die Wölbung am oberen Rand, die wie ein Katapult wirkte. Vor den Rennen wurden deshalb die beiden weißen Striche auf der Fahrbahn aufgebracht, wobei man den oberen tunlichst nicht überfahren sollte. Das Austüfteln des korrekten Fahrbahnquerschnitts kostete mich ein bisschen Herumrechnerei und diverse Skizzen, bis die Form passte. Nach meiner Zeichnung sägte mir mein lieber Freund Rainer Tunkowitsch zwei Steher in passender Form im entsprechenden Winkel aus MDF. Aus demselben Material ließ ich mir drei Platten in einem Baumarkt zuschneiden. Das wurde dann nacheinander, beginnend mit den Stehern auf der kleinsten Platte, verschraubt und verleimt. Auf diese Steher wurde eine 3 mm dünne Kapa® Line-Platte geklebt und mit Reißnägeln, Wäscheklammern und Zwingen in Form gebracht. Vor allem am oberen Rand war das eine Herausforderung, obwohl sich Kapa-Platten sehr gut formen lassen. Innenseitig wurde diese dünne Platte im Fahrbahnbereich mit einer 10 mm dicken Schaumstoffplatte verstärkt; so kann nichts durchhängen oder sich verziehen. Mit einer weiteren 3 mm-Platte verkleidete ich die Rückseite zwischen den Stehern. Nach dem Lackieren mit schwarzem Sprühlack aus dem Baumarkt gestaltete ich die Fahrbahn mit den traumhaften Echtsteinmatten von CH Kreativ in zwei verschiedenen Größen bzw. Schattierungen. Diese Echtsteinmatten gibt es in diversen Maßstäben und Formen: sie lassen sich mit Schere und Cutter ganz leicht schneiden und formen und mit normalem Weißleim verkleben.

So könnte der Anblick von der Mauerkrone auf die vorbeirasenden Silberlinge ausgesehen haben.



Der Auto Union „Silberpfeil“ fand als Erster seinen Platz im unteren Bereich des Dioramas.

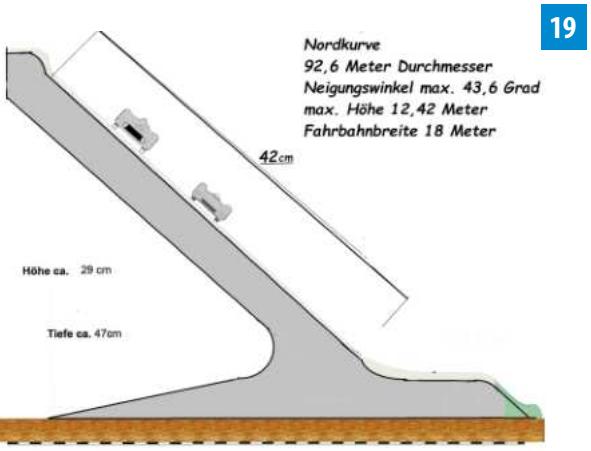


Schließlich noch der Siegerwagen des Finalrennens, der Mercedes Benz W25.



Man kann nur erahnen, wie gigantisch diese Kurve, und wie halsbrecherisch das Rennen gewesen sein musste.





19

Nach etlichen Stunden der Recherche wurde erstmal ein Plan gezeichnet.



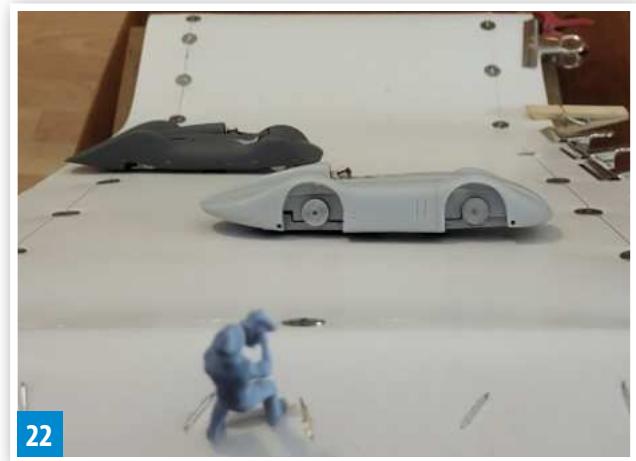
21

Die ersten Teile finden sich ein ...



20

... und der Unterbau für die Fahrbahn ist verleimt.



22

Mit Weißkleim, Reißzwecken und Heftklammern wurde die KAPA®line-Platte fixiert.



23

Nach dem Trocknen des Leims kamen die Echtsteinmatten von CH Kreativ zum Einsatz. Sie bilden die Oberfläche der Fahrbahn.



24

Mit schwerem Gerät wurden die Matten bis zum Aushärten des Klebers – ich bevorzuge dafür Ponal Express – fixiert.



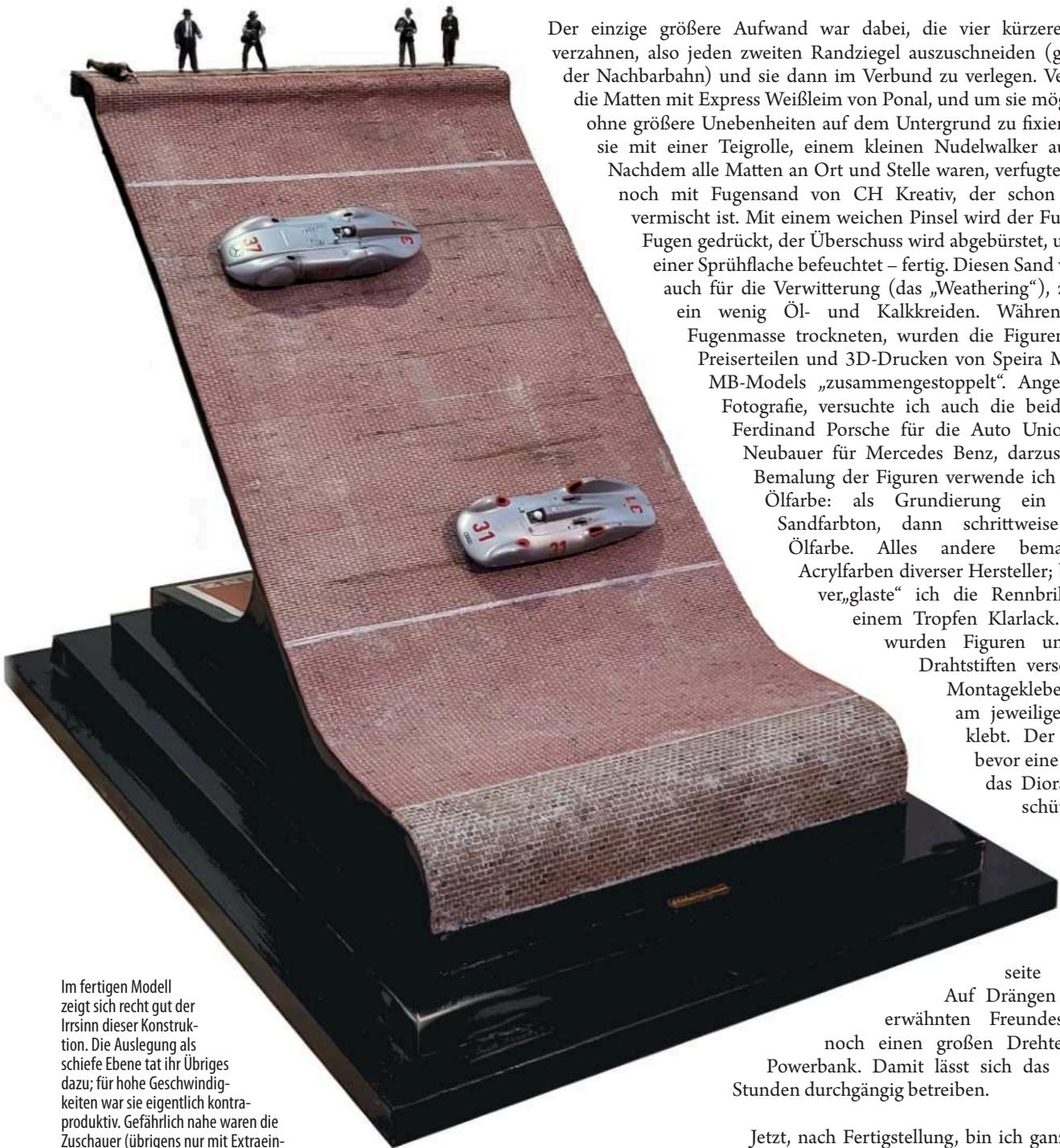
25

Diese Matten habe ich mit dem beiliegenden Spezialsand verfugt und noch ein wenig gealtert. Nach den „Maurerarbeiten“ lackierte ich den Sockel glänzend schwarz.



26

Auf den ersten Blick ein kleines Diorama, es misst aber doch 40 x 60 x 55 cm (B x L x H)!



Der einzige größere Aufwand war dabei, die vier kürzeren Bahnen zu verzahnen, also jeden zweiten Randziegel auszuschneiden (gegengleich bei der Nachbarbahn) und sie dann im Verbund zu verlegen. Verklebt wurden die Matten mit Express Weißleim von Ponal, und um sie möglichst fest und ohne größere Unebenheiten auf dem Untergrund zu fixieren, presste ich sie mit einer Teigrolle, einem kleinen Nudelwalker aus Silikon, an.

Nachdem alle Matten an Ort und Stelle waren, verfügte ich das Ganze noch mit Fugensand von CH Kreativ, der schon mit Klebstoff vermischt ist. Mit einem weichen Pinsel wird der Fugensand in die Fugen gedrückt, der Überschuss wird abgebürstet, und danach mit einer Sprühfläche befeuchtet – fertig. Diesen Sand verwendete ich auch für die Verwitterung (das „Weathering“), zusammen mit ein wenig Öl- und Kalkkreiden. Während Leim und Fugenmasse trockneten, wurden die Figuren aus diversen Preiserteilen und 3D-Drucken von Speira Miniatures bzw. MB-Models „zusammengestoppelt“. Angelehnt an eine Fotografie, versuchte ich auch die beiden Rennleiter, Ferdinand Porsche für die Auto Union, und Alfred Neubauer für Mercedes Benz, darzustellen. Für die Bemalung der Figuren verwende ich bei Hauttönen Ölfarbe: als Grundierung ein relativ heller Sandfarbton, dann schrittweise unverdünnte Ölfarbe. Alles andere bemalte ich mit Acrylfarben diverser Hersteller; bei den Piloten ver„glaste“ ich die Rennbrillen noch mit einem Tropfen Klarlack. Zur Montage wurden Figuren und Autos mit Drahtstiften versehen, und mit Montagekleber von Pattex am jeweiligen Platz eingeklebt. Der letzte Schritt, bevor eine Plexiglashaube das Diorama vor Staub schützt, waren Ausdrucke von Originalplakaten und ein Vorbildfoto, die ich auf die Rückseite aufkaschierte.

Auf Drängen meines schon erwähnten Freundes orderte ich noch einen großen Drehteller mit einer Powerbank. Damit lässt sich das Ding dann 24 Stunden durchgängig betreiben.

Jetzt, nach Fertigstellung, bin ich ganz zufrieden mit meinem Werk, trotz des Hoppalas mit dem Lackieren.

Modellbau in seiner Vielfalt!



GK Modellbau + Kopierservice
G. KIRCHERT
1140 Wien, Linzer Straße 65
01 / 982 44 63, office@kirchert.com

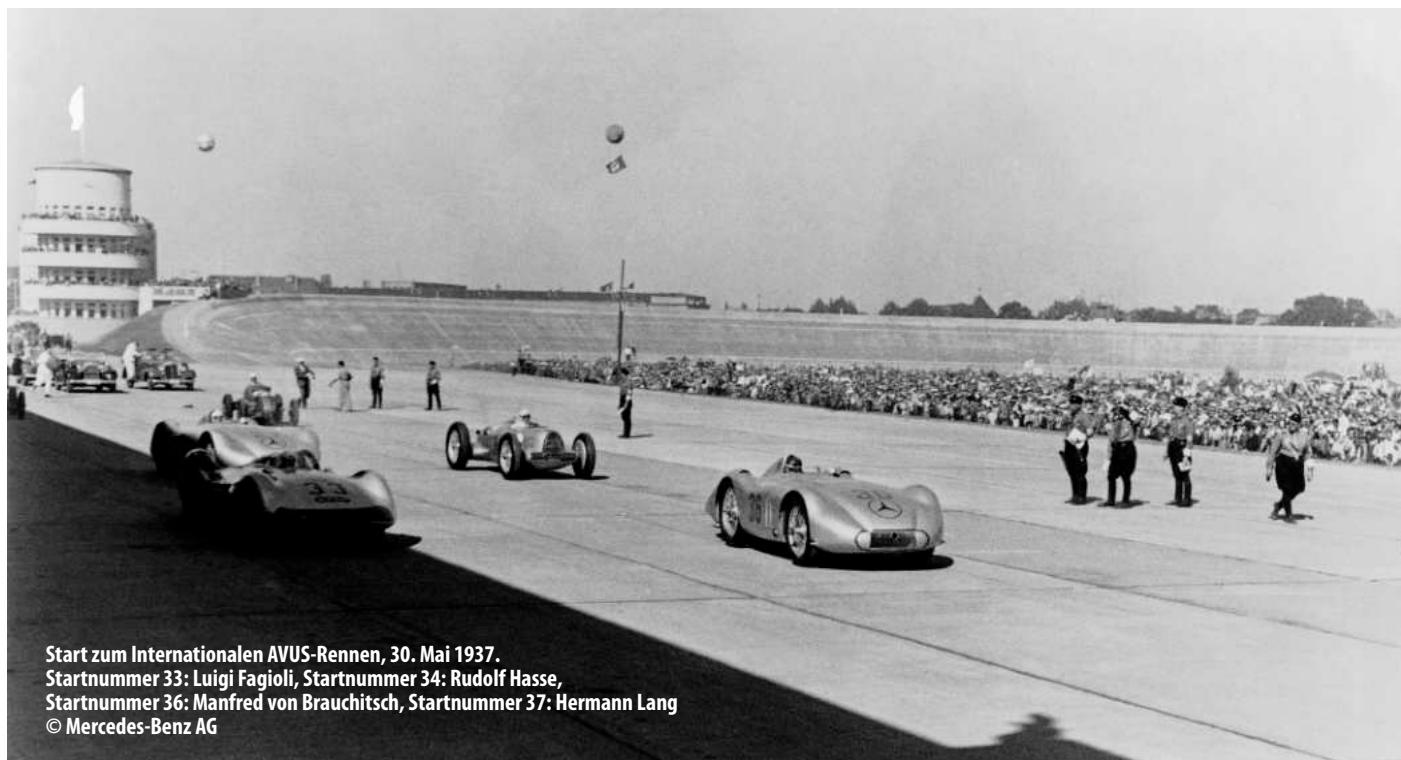


www.kirchert.com

Die AVUS

Im Jahr 1909 wurde die Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße GmbH gegründet, kurz die AVUS, mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie zu fördern.

Text:
Harry Brunner



Start zum Internationalen AVUS-Rennen, 30. Mai 1937.
Startnummer 33: Luigi Fagioli, Startnummer 34: Rudolf Hasse,
Startnummer 36: Manfred von Brauchitsch, Startnummer 37: Hermann Lang
© Mercedes-Benz AG

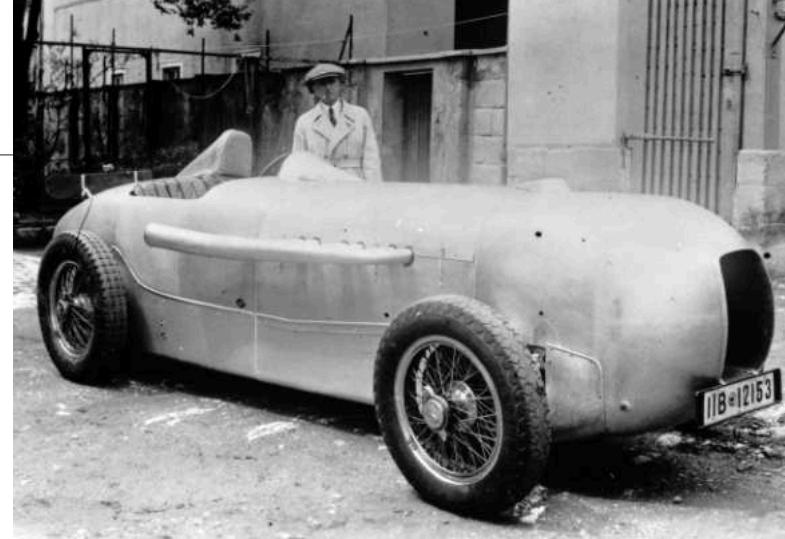
Nach der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft begannen 1913 in Berlin die Arbeiten für eine, nur für Autos zugelassene Straße entlang der Wetzlarer Bahn von Charlottenburg nach Nikolassee. 1914, kurz vor der Vollendung, wurden die Arbeiten kriegsbedingt eingestellt. Erst im Jahr 1921 wurde die Rennstrecke durch private Investitionen vollendet und am 19. September 1921 eröffnet.

Die nahezu geradlinige Rennstrecke verband die Nordkurve in Westend mit der am Nikolassee gelegenen Südkurve zu einem rund 19 km langen Rundkurs. Am 24. September 1921 wurde die AVUS mit einem Autorennen zwischen Berlin und Wannsee eingeweiht, und nach der Eröffnung wurde die Strecke für den privaten Verkehr freigegeben. Ein einmaliges Durchfahren kostete die damals stattliche Summe von zehn Mark, eine Vierteljahreskarte kostete 1000 Mark (in heutiger Währung wären das rund 480 Euro). Bereits beim Eröffnungsrennen zeigten sich Defizite der Strecke, die auf mangelnde Erfahrung im

Fahrbahnaufbau zurückzuführen waren. Der aus dem 19. Jahrhundert stammende Aufbau als Makadam-Straße wurde noch mit Teer getränkt, konnte jedoch den steigenden Belastungen nicht standhalten, sodass die AVUS als eine der ersten Straßen mit einer Deckschicht aus Asphalt versehen wurde.

Im Jahr 1926 fand mit dem ersten Großen Preis von Deutschland wieder ein großes Autorennen statt, bei dem infolge widriger Witterungsbedingungen und des schlechten Streckenzustands vier Todesopfer zu beklagen waren. Neben mangelnder Griffigkeit des Belags hatte die Strecke durch den traditionellen Fahrbahnaufbau bei mangelnder Verdichtung des Untergrunds Bodenwellen mit bis zu zehn Zentimetern(!) Höhe. In den folgenden Jahren wurde die AVUS auch Versuchsstrecke für Straßenbau, auf der viele Elemente des heutigen Straßenbaus erstmals getestet wurden. Anfang der 1930er-Jahre wurden wieder regelmäßig Rennen gefahren.

1932 schließlich stand in der Startaufstellung der Mercedes SSKL von Manfred von Brauchitsch. Anekdoten am Rand: Dieser Wagen war mit Aluminiumteilen stromlinienförmig verkleidet und wurde aus Zeitmangel nicht lackiert. Die Zuseher nannte das etwas seltsam anmutende Gefährt abschätzig „Gurke“, doch Paul Laven, einer der Pioniere der Rundfunk-Reportage, nannte in seiner Renn-Übertragung für den Südwestdeutschen Rundfunkdienst das Auto deshalb einen „Silbernen Pfeil“. Dieser Tonmitschnitt existiert beim Südwestrundfunk (SWR) bis heute. Das alte Silberpfeil-PR-Märchen vom zu schweren Rennwagen, dem findige Mercedes-Renntechniker 1934 aus Gewichtsgründen eilig den Lack von der Karosserie kratzten, dürfte damit langsam in Vergessenheit geraten. Gegen dieses sprechen auch noch weitere, unbestreitbare Tatsachen, und die Aussagen von damaligen Mechanikern und Hermann Lang. PR-mäßig ein Geniestreich, und durch Rennleiter Neubauer ebenso genial verbreitet.



Reinhard Freiherr von Koenig-Fachsenfeld und Mercedes-Benz SSKL mit Stromlinienkarosserie.
AVUS, 22.05.1932.
© Mercedes-Benz AG



Der Große Preis von Berlin am 19. September 1954.
Mercedes-Benz W 196 R mit Stromlinienkarosserie:
Karl Kling vor Juan Manuel Fangio und Hans Herrmann.
© Mercedes-Benz AG



Audi V8 Quattro im Infight mit dem Baby Benz 190 E,
DTM 1990.
© Unternehmensarchiv der AUDI AG



DTM-Rennen 1993.
Roland Asch, der spätere Sieger,
im AMG 190 E Klasse 1.
© Mercedes-Benz AG

Um die Rundengeschwindigkeiten zu erhöhen und um Platz für die heutige Halenseestraße zu gewinnen, wurde die alte Nordkurve 1937, auf Initiative des Baurats Erich Krey, durch eine überhöhte, 43,6° steile und aus Ziegelsteinen gemauerte Steilkurve mit einem wesentlich geringeren Radius ersetzt, eine neue Tribünenanlage errichtet und das nun jenseits der Halenseestraße gelegene Verwaltungsgebäude mit einer Zuschauertribüne durch ein neues Gebäude mit einem Zielrichterturm am Ausgang der Nordkurve ersetzt. Dieses Gebäude wird noch heute als Motel benutzt. Nachdem in den ersten Nachkriegsjahren nicht an einen Rennbetrieb zu denken war, war die AVUS 1951, nach Ausbesserung der größten Kriegsschäden, wieder für den Rennbetrieb bereit und wurde 1951 mit einem Rennen vor 350.000 Zuschauern wiedereröffnet. 1954 wurde ein nicht zur Weltmeisterschaft zählendes Formel 1-Rennen ausgetragen, bei dem Karl Kling vor Juan Manuel Fangio und Hans Herrmann, alle in Mercedes-Benz W 196 Stromlinienwagen, gewann. Die überhöhte Nordkurve erwies sich jedoch weiterhin als beständige Gefahrenquelle mit spektakulären Unfällen, von denen einige tödlich endeten.

Der Große Preis von Deutschland 1959 fand, anstatt wie bisher auf dem Nürburgring, auf der AVUS statt. Man wollte in der geteilten Stadt zur Zeit des Kalten Kriegs ein Zeichen setzen, und Besucher aus Ost-Berlin konnten ihre Eintrittskarten mit Mark der DDR bezahlen. Das F1-Rennen gewann Tony Brooks auf Ferrari. Hans Herrmann überschlug sich mit seinem B.R.M. in der Südkurve, kam aber mit wenigen Blessuren davon. Im Sportwagenrennen am Tag zuvor starb jedoch der Vorjahressieger Jean Behra, als sein Porsche 718 im Regen über den oberen Rand der Steilwandkurve schoss, mit dem Sockel einer ehemaligen Flakstellung kollidierte und gegen einen Fahnenmast geschleudert wurde. Einen ganz ähnlichen Unfall hatte Richard von Frankenberg 1956 unverletzt überstanden, als er aus seinem Porsche Spyder geschleudert worden war, bevor dieser auf einem Parkplatz hinter der Nordkurve aufgeschlagen und dann in Flammen aufgegangen war. Damit war die große Zeit der Grand Prix-Rennen auf der AVUS vorbei. Drei Jahre lang wurden überhaupt keine Autorennen auf der AVUS ausgetragen, danach fanden nur noch Rennen mit schwächer motorisierten Fahrzeugen statt.

Nachdem Steilkurven von der FIA generell als zu gefährlich und nicht mehr zeitgemäß eingestuft wurden, riss man die Nordkurve 1967 ab, um sie wieder durch eine flache Kurve zu ersetzen, die sich auch besser in das neuen Autobahndreieck Funkturm einfügte. Bis Ende der 1990er-Jahre fanden noch Rennen mit Tourenwagen und Nachwuchs-Formelwagen statt, wobei die Strecke erst auf 4,8 und dann weiter auf 2,6 km verkleinert wurde; außerdem wurden Schikanen eingebaut, um die Geschwindigkeiten zu senken. Trotzdem kam es zu mehreren, teils schweren Unfällen: so überquerte bei der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft (DTM) Dieter Quester im BMW M3 die Ziellinie einmal

funkensprühend auf dem Dach, was aber noch immer für den dritten Platz reichte. Der Opel von Louis Krages (alias John Winter) fing in der Nordkurve nach einem Unfall Feuer. Nachdem 1995 bei einer Startkollision das halbe Starterfeld außer Gefecht gesetzt worden war und ein Millionenschaden entstand, war für die DTM die Strecke kein Thema mehr, und 1996 verabschiedete sich auch der Super Tourenwagen Cup (STW) von der Strecke, nachdem der Brite Kieth O'dor im Jahr zuvor in einem STW-Rennen gestorben war. Einige andere Rennserien fuhren jedoch weiterhin auf der AVUS, und so blieben auch weitere Unfälle nicht aus. Der spätere Formel-1-Pilot Alexander Wurz, damals in der Formel 3, stieß mit einem DMSB-

Streckensicherungsfahrzeug zusammen. Schließlich fanden 1998 die letzten Rennen statt und ein Jahr später wurde die AVUS im Rahmen einer Abschiedsfeier für immer geschlossen.

Was blieb, sind das schon erwähnte Motel und die sehr heruntergekommene, große Tribünenanlage. Die Lage der Steilwandkurve lässt sich noch anhand des jetzt vorhandenen LKW-Rastplatzes rekonstruieren. Von der Südkurve der Anfangsjahre finden sich noch Reste im Waldstück Nikolassee. Im Grunewald befindet sich ein, inzwischen teilweise vermoostes, Modell der überhöhten Südschleife im Maßstab 1:100, die vor dem Zweiten Weltkrieg geplant, aber nie realisiert wurde.

Das Rennen 1937

Das für Ende Mai 1937 angesetzte Internationale AVUS-Rennen sollte Schauplatz einer neuerlichen Demonstration der Stärke Nazi-Deutschlands werden. Nach dem Bau der stark überhöhten Nordkurve, mit einem Winkel von 43,6° steiler als zum Beispiel Daytona oder Indianapolis, hofften die Verantwortlichen darauf, in Berlin die schnellste Rennstrecke der Welt vorweisen zu können. Da das Rennen Formel-frei war, konnten die dominierenden deutschen Hersteller, wie Auto Union und Mercedes-Benz, eigens für dieses eine Rennen aufgebaute Fahrzeuge an den Start bringen.

So brachte die Auto Union neben zwei Grand Prix Typ C auch zwei Wagen mit Stromlinien-Karosserie für Bernd Rosemeyer, Startnummer 31, und Luigi Fagioli, Startnummer 33, zu den Trainingsitzungen im April. Die beiden Fahrzeuge waren schon länger geplant für die anstehenden Rekordfahrten. Solche Rekordversuche waren in den 1930er-Jahren weltweit sehr beliebt. Diese, für die damalige Zeit wie UFOs aussehenden Renner, basierten auf dem bewährten Typ C Grand Prix Monoposto, besaßen aber eine sehr elegante und wie aus einem Guss erscheinende, aerodynamische Karosserie.

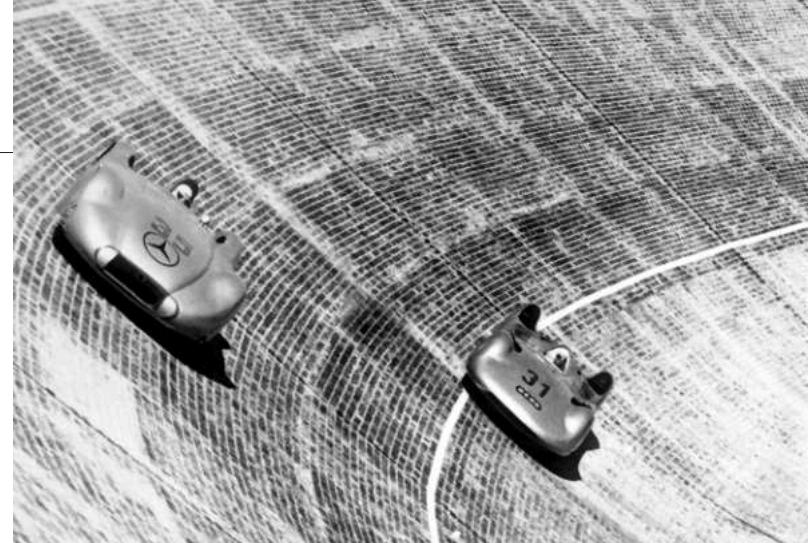


Siegerplakat der Mercedes-Benz AG.
© Mercedes-Benz AG

Diese bestand zwar aus einer speziellen Aluminiumlegierung, wog aber trotzdem gut 75 kg mehr als die Karosse des normalen Typ C. Die beiden „Flundern“ wurden neben der bekannten Bezeichnung „Silberpfeile“, alsbald liebevoll auch als „Silberfische“ bezeichnet. Befeuert wurden die Auto Union-Wagen von einem V16-Motor mit ca. 6 Liter Hubraum und Roots-Kompressor. Rund 520 PS bei 5000 U/min ermöglichten Starfahrer Bernd Rosemeyer die schnellste Rennrunde mit einem Schnitt von 276,39 km/h, das heißt, eine Spitze von mehr als 370 km/h! Die, dank des im Heck untergebrachten V-Motors sehr flache Karosserie mit einem cW-Wert von 0,237 leistete dazu einen nicht unbeträchtlichen Beitrag und half, den PS-Vorsprung der Mercedes-Wagen zu egalisieren.

Auch Mercedes-Benz brachte, neben einem Grand Prix W 125 für Dick Seamen, spezielle Autos mit, die vom Rekordwagen aus dem Jahr 1936 abgeleitet wurden, doch hier war es ein wenig komplizierter. Zwar hatte man sich ebenso früh entschlossen, spezielle Fahrzeuge an den Start zu bringen, aber aufgrund der Arbeiten am neuen Grand Prix-Renner W 125 für die Saison 1937 kam man in Verzug. Und so standen schließlich drei sehr ähnlich aussehende, aber unter dem Alukleid unterschiedliche, Boliden am Start. Allen gemeinsam war die konventionelle Auslegung mit vorne liegendem Motor und Transaxle-Getriebe, dennoch erreichte man einen nur wenig schlechteren cW-Wert als die Konkurrenz. Im einzelnen handelte es sich um ein verlängertes Vorjahres Chassis W 25 für Hermann Lang, Startnummer 37, mit dem M 125 Achtzylinder-Reihenmotor. Dieser 5,7 Liter-Motor mit Roots-Kompressor leistet rund 570 PS bei 5800 U/min. Starfahrer Rudolf „Karatsch“ Caracciola, Startnummer 35, wählte ein neues Chassis W 125 mit ebenfalls einem M 125 Achtzylinder-Reihenmotor, weil er dem, eigentlich für ihn bestimmten W 25k mit dem DAB V12-Zylinder-Motor nicht zutraute, ausreichend standfest zu sein. Diesen Wagen übernahm dann Manfred von Brauchitsch, Startnummer 36. Dabei handelt es sich um ein W 25 Kurzhassis und den 5,6 Liter DAB V12-Motor. Dieser war mit fast 300 kg für die Formel-Rennwagen viel zu schwer geraten, schien aber für dieses Hochgeschwindigkeitsrennen geradezu prädestiniert – schließlich lieferte der Motor am Prüfstand über 700 PS (Anmerkung: dabei ging auch gleich der Prüfstand zu Bruch ...!). Äußerlich war der Wagen leicht zu erkennen: er war signifikant kürzer, hatte über den Heckrädern kleine Lufthutzen, und aufgrund des V12 beidseitig Auspuffrohre.

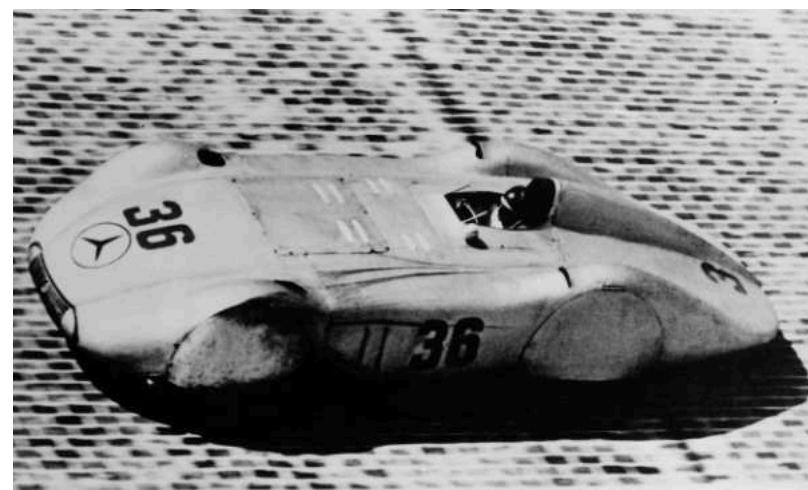
Internationales AVUS-Rennen, 30. Mai 1937:
Rudolf Caracciola
überholt in der Nordkurve
Bernd Rosemeyer.
© Mercedes-Benz AG



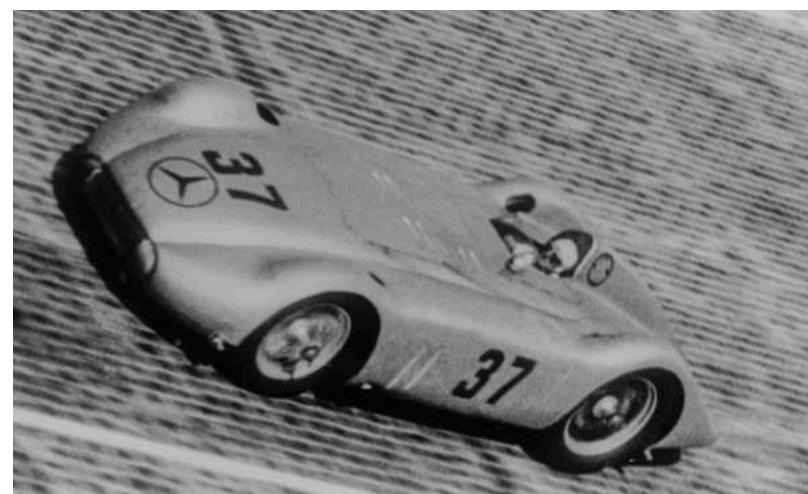
Rudolf Caracciola auf
Mercedes-Benz W 125 mit
Achtzylinder-Motor M 125.
© Mercedes-Benz AG



Manfred von Brauchitsch
W 25, mit Zwölfzylinder-
Motor MD 25 DAB.
© Mercedes-Benz AG



Hermann Lang W 125, mit
Achtzylinder-Motor M 125 F.
© Mercedes-Benz AG





Nachbau des Typ C Stromlinie bei der Präsentation.

© Unternehmensarchiv der AUDI AG



Originalwagen von Manfred von Brauchitsch im Mercedes-Benz-Werksmuseum.

© Mercedes-Benz AG

Bei den Trainingsfahrten waren die Abdeckungen der Auto Union-Wagen noch einteilig über Motor und Cockpit. Schließlich teilte man sie, um den Einstieg zu verbessern. Bei Mercedes entschloss man sich nach einigen Trainingsrunden, auf die Vollverkleidung der Räder zu verzichten. Diese erwiesen sich als kontraproduktiv: zuviel Hitzestau und unerwünschter Auftrieb. So berichtete Lang nach einer Trainingsrunde, dass sein Wagen bei mehr als 360 km/h an der Frontachse abhob. Nur Caracciola ließ die Verkleidung der Vorderräder an seinem Wagen montieren. Auch kamen bei beiden Herstellern Sichtfenster in den Kotflügeln hinzu, um die hoch belasteten Reifen zu kontrollieren. Da man befürchtete, dass die Reifen kein ganzes Rennen durchhalten, fuhren alle Stromlinienrenner auf Rädern der Größen 22 Zoll vorne und 24 Zoll hinten. Die Reifen von Continental hatten noch dazu nur ganz flache Längsrillen, was sie auf Fotos wie Slicks aussehen lässt.

Das Rennen wurde in zwei Vorläufe zu je sieben Runden (135,6 km) und das Hauptrennen mit acht Runden (154,8 km) aufgeteilt. Die vier schnellsten der beiden Vorläufe durften dann zum Hauptrennen starten. Die Mercedes-Fahrer konnten alle drei Läufe für sich entscheiden. Im ersten Vorlauf siegte Caracciola vor Rosemeyer in 32:29,6 Minuten und mit 1,5 Sekunden Vorsprung. Allerdings lief Rosemeyeis Motor nur auf 13 Zylindern und hatte massiven Ölverlust. Renato Balestro im veralteten Alfa Romeo P3 war nach zwei Umläufen bereits überrundet und nur mehr Statist. Den zweiten Vorlauf gewann Manfred von Brauchitsch in 31:29,8 Minuten mit 21 Sekunden Vorsprung vor Hermann Lang. Da im ersten Vorlauf die Reifen hielten, ging es im zweiten Lauf beherzter zur Sache.

www.riedeldruck.at



**Riedel
druck**

Riedeldruckt im Weinviertel

Wir bringen Farbe in Ihr Leben



2214 Auersthal

+43 (0)2288 210 88-0

office@riedeldruck.at

Dadurch musste Hermann Lang in der fünften Runde im Reservedepot an der Südkurve Reifen wechseln und wurde durch die Strafversetzung Hasses im Auto Union, der Lang unabsichtlich behinderte, noch Zweiter. Die beiden Maserati 8CM von Hartmann und Luigi Soffietti wurden, wie zuvor der einsame Alfa, überrundet. Im Hauptlauf siegte schließlich Hermann Lang mit 35:30,4 Minuten und mit 2 bzw. 32 Sekunden Vorsprung vor den Auto Union-Fahrern Ernst von Delius und Rudolf Hasse, beide auf dem Grand Prix Typ C. Rosemeyer wurde mit über einer Minute Rückstand Vierter; sein Motor lief nach wie vor unsauber, zudem musste er ebenfalls in der Südkurve Reifen wechseln. Knapp dahinter kam Dick Seamen auf einem W 125 Grand Prix ins Ziel, während Caracciola und von Brauchitsch mit Hinterachsschäden ausfielen. Als letzter, und mit zwei Runden Rückstand, wurde der Ungar Laszlo Hartmann auf seinem Maserati gewertet.

Von all diesen Wagen hat kaum einer die Zeit und den Krieg überlebt. Der einzige originale Stromlinienrenner, der Wagen von Manfred von Brauchitsch, steht restauriert im Mercedes-Benz-Museum neben einem Grand Prix W 125. Von den Auto Union-Wagen gibt es keine gesicherten Informationen zum Verbleib, das meiste wurde nach Russland verbracht. Nach dem Fall der Mauer tauchten dann doch noch ein Grand Prix-Wagen vom Typ C und ein Typ D auf, dazu ließ die Audi AG im Jahr 2000 einen der Stromlinien-Rekordwagen nachbauen.

Jahrzehnte später trafen die einstigen Konkurrenten in der DTM wieder aufeinander. Auf der einen Seite die Audi AG mit dem großen V8 Quattro und auf der anderen Seite der „Baby Benz“ genannte 190 E, aber das ist eine andere Geschichte!

Bibliografie:

- Oldtimer Markt 5/2012
- Grand-Prix-Report Auto Union 1934 bis 1939, Peter Kirchberg, Transpress 1982
- Mercedes-Benz Grand Prix Fahrzeuge und Rennsportwagen 1934-1955, Louis Sugahra, Heel 2004
- 100 Jahre AVUS, Ein rasantes Jahrhundert, Ulf Schulz & Sven Wedemeyer, Prestel Verlag 2021
- Silberpfeile: Die Duelle der Grand-Prix-Teams von Mercedes-Benz und Auto Union 1934-1939 (Silver Arrows in Camera), Anthony Pritchard, Motorbuch 2009
- When Motor Racing was Bloody Dangerous: Ein Bildband nie gemachter Rennsportfotos, Bart Lenaerts, Delius Klasing 2017
- Mercedes-Benz-Archiv
<https://mercedes-benz-publicarchive.com>
- Audi Tradition www.audi.de/tradition
- Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin
www.technikmuseum.berlin

Bernd Rosemeyer im Ausgang der Nordkurve.
Im Hintergrund das heutige Motel; damals beherbergte es die Rennleitung.
© Unternehmensarchiv der AUDI AG



Bernd Rosemeyer mit Weste und Krawatte bei ersten Tests im April 1937.
Schön zu sehen die einteilige Motor- und Cockpitabdeckung.
© Unternehmensarchiv der AUDI AG



Luigi Fagioli im zweiten Stromlinienwagen.
© Unternehmensarchiv der AUDI AG



Bernd Rosemeyer bei einem weiteren Testlauf,
hier schon mit den Öffnungen über den Rädern.
© Unternehmensarchiv der AUDI AG

